

CHAMBRE DE COMMERCE DE TOULOUSE

LES

CANAUX DU MIDI

ÉTUDE

PAR

M. Léon FOIGNE

PUBLIÉE

PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE DE TOULOUSE



TOULOUSE
IMPRIMERIE DOULADOURE-PRIVAT
RUE SAINT-ROME, 39

1891

CHAMBRE DE COMMERCE DE TOULOUSE

EXTRAIT

DU

PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 29 DÉCEMBRE 1891

Présidence de M. COURTOIS DE VIÇOSE.

Présents : MM. Doat, Mailhos, Thévenin, Décamps, Montano, Rouzegas, Millas, Manuel, Deffès et Ozenne, *secrétaire*.

Monsieur Albert Deffès, membre de la Chambre, s'exprime en ces termes :

« Messieurs,

« Dans notre séance du 3 novembre dernier, sur les conclusions du Rapport que j'eus l'honneur de vous présenter au nom de la Commission I, vous avez nommé une délégation de trois de vos membres chargés de se rendre à Paris pour exposer et défendre auprès des ministres compétents les revendications de divers industriels et commerçants de Toulouse en faveur de l'affranchissement des canaux de notre région ou tout au moins du rétablissement des tarifs de 1852 sur ces voies de transport.

« Ces revendications sont celles que nous avons déjà exprimées en maintes circonstances, que nous rappelions tout récemment encore à vos souvenirs. Depuis les délibérations au Sénat et au Corps législatif, sous l'Empire, qui produisaient des documents sur la matière émanant de ses propres travaux, la Chambre de commerce de Toulouse n'a cessé de protester contre le régime imposé à nos voies navigables. A l'occasion de la grande enquête sur le rachat des chemins de fer, de la discussion du programme des travaux publics présenté par M. de Freycinet, de la préparation des conventions avec les Compagnies de chemins de fer, notre Chambre ne manqua pas d'intervenir auprès des Pouvoirs Publics, et ses délégués recueillirent les déclarations les plus complètes de la reconnaissance de nos droits. Les choses n'en ont pas moins suivi leur cours, et la Compagnie des chemins de fer du Midi poursuit l'exercice de sa mainmise sur nos canaux, au grand dommage de nos intérêts généraux.

« Pendant le cours de la dernière session législative, sur l'initiative de M. Calvinhac, un de nos députés, une interpellation au sujet de cette question a été produite à la tribune de la Chambre des députés. La discussion de cette interpellation a été remise à la prochaine reprise des travaux du Parlement. Dans notre séance du 17 novembre dernier, vous renouveliez à votre délégation le mandat dont vous l'aviez investie, lui laissant le soin d'apprécier le moment le plus favorable pour le remplir.

« Votre délégation a pensé que l'intervention de notre Chambre auprès des Pouvoirs Publics devait

être encore ajournée et qu'il convenait, pour mieux régler sa conduite, d'attendre la solution prochaine du débat annoncé.

« Après les précédents rappelés, l'opinion de la Chambre de commerce de Toulouse est suffisamment connue, et il nous semble au moins inutile d'exposer les intérêts de notre cause aux surprises des résolutions parlementaires.

« Au fond, la question est-elle, en effet, vraiment législative? Ne ressort-elle pas plutôt du pouvoir exécutif ou judiciaire, puisqu'il s'agit d'établir, dans l'espèce, que le droit de la tarification actuelle des canaux provenant du décret inconstitutionnel de 1858 est un droit irrégulier? C'est au Conseil d'État seul qu'il appartiendrait de le dire. Quoi qu'il en soit, toute réserve nous est encore imposée, et nous devons nous borner à préparer la défense de cette cause en recueillant les manifestations favorables de l'opinion.

« C'est ainsi que nous avons déjà fait tout honorable accueil aux pétitions diverses qui nous ont été adressées et que nous avons accordé notre adhésion au consciencieux travail dont M. Léon Foigne nous a fait l'hommage.

« Dans son étude sur « Les Canaux du Midi », M. Léon Foigne a heureusement réussi une œuvre qui, bien qu'incomplète, est très méritante, autant par le fond que par la forme. L'auteur a traité la question avec le sens pratique d'un commerçant qui sait s'inspirer de l'expérience de ses propres affaires pour établir, par des déductions rationnelles, une excellente défense des intérêts généraux.

« C'est un acte d'initiative privée auquel nous ne

saurions trop applaudir. Ces actes ne sont que trop rares ; nous devons les encourager.

« Je vous propose, Messieurs, l'impression du manuscrit de M. Léon Foigne et sa publication sous le patronage de la Chambre de commerce de Toulouse ».

Après délibération, la Chambre de commerce de Toulouse, adoptant les conclusions du rapport de M. Albert Deffès, décide que l'étude de M. Léon Foigne sur « Les Canaux du Midi » sera imprimée et envoyée à MM. les sénateurs et députés, et aux Chambres de de commerce.

LES CANAUX DU MIDI

Rôle économique des voies navigables.

A l'époque première de l'industrie des chemins de fer en France, on admettait assez volontiers que routes et canaux avaient fait leur temps, qu'il fallait déclasser les unes et combler les autres, et que la locomotive devait être substituée à tous les engins de transport.

Cette idée irréfléchie engendra tout naturellement les plus grandes exagérations. Lorsqu'il fut question de la création du chemin de fer du Midi, ne vit-on pas demander trés sérieusement qu'on établît la ligne ferrée dans le lit du canal?

Le temps a heureusement fait justice de pareilles énormités, et nos populations du Midi n'ont pas tardé à comprendre que partout où les canaux existent en concurrence avec le chemin de fer ils assurent le bas prix des transports.

Le canal peut lutter contre le chemin de fer pour la voiture des marchandises encombrantes, des matières

premières, et notamment des engrais, dont le peu de valeur ne permet pas l'addition de gros frais de transport.

Malgré son rôle de concurrent, le canal devient le plus souvent l'auxiliaire des chemins de fer, et nous ne craignons pas de dire que, par ses transports à bas prix, la batellerie permet la mise en valeur des marchandises délaissées faute de véhicule économique, marchandises qui doubleraient le trafic de nos chemins de fer si elles étaient mises dans des conditions favorables à la disposition du commerçant, de l'industriel et de l'agriculteur.

Nos rivaux, eux, n'ont pas cessé de tenir les voies navigables en grand honneur. L'Angleterre, les États-Unis, la Belgique et l'Allemagne ont constamment témoigné de leur sollicitude pour cette importante partie de leur outillage commercial.

Depuis quelques années, c'est-à-dire depuis 1874, nos gouvernants se sont préoccupés du perfectionnement de nos voies navigables, et la loi du 5 août 1879, qui a attribué un milliard environ à leur unification, témoigne hautement de cet heureux revirement.

Malheureusement, tandis que le tonnage des canaux français augmente sans cesse, ceux du Midi, agrafés à des lignes de fer qui ne tendent qu'à supprimer leur existence, périclitent et voient peu à peu leur trafic disparaître.

Aussi l'industrie, si florissante, l'agriculture, si perfectionnée et si productive dans les départements du Nord, sont-elles encore dans l'enfance dans nos départements du Midi.

Je ne crains pas d'être démenti en disant que la

question enfin résolue des transports par voie d'eau à bon marché serait pour les départements traversés par le canal de l'Océan à la Méditerranée la rénovation complète de ces contrées si fertiles, dont la richesse pourrait atteindre un immense développement.

Et c'est au moment actuel, après les pertes considérables que le phylloxera a fait subir aux populations, après les lourds sacrifices acceptés pour la reconstitution des vignobles, qu'il conviendrait d'imprimer, par une réforme complète de notre système de transports, une vigoureuse impulsion au commerce, à l'industrie et à l'agriculture de ces départements, privés depuis si longtemps du meilleur engin de leur prospérité.

Le trafic de la houille et du coke, si indispensable à l'industrie, est sur l'ensemble du réseau navigable français d'une importance énorme, excepté dans le Midi. Il est vrai que cette contrée n'a pas, comme le Nord, des gisements aussi rapprochés ni aussi considérables. C'est cette abondance qui fait la richesse de nos départements septentrionaux, c'est elle qui a donné à l'industrie de ces heureux départements la prodigieuse vitalité que l'on peut y constater.

Nous pourrions, nous, jouir d'avantages presque équivalents. N'avons-nous pas, par Bordeaux, qui importe les charbons anglais à la faveur d'un frêt d'un bon marché étonnant, les mines d'Angleterre à notre porte ?

Mais, grâce aux tarifs exigés sur nos canaux par la Compagnie du Midi, nous sommes aussi éloignés de Bordeaux que Bordeaux, lui-même, est éloigné des mines du Tonkin !

La Compagnie des chemins de fer du Nord, bien que concurrencée par le réseau de canaux le plus important de France, est la seule qui ne fasse pas appel à la garantie de l'Etat. Elle ne transporte cependant que 58 °/₀ des houilles employées sur le territoire qu'elle dessert, 42 °/₀ de cette marchandise sont transportés par la batellerie. Dans nos régions, au contraire, la part de la Compagnie du Midi est de 91 °/₀, celle de la batellerie de 9 °/₀.

Il ne faut donc pas s'étonner du peu d'activité de notre industrie.

Il est un fait constant, indéniable, à cause de son évidence, c'est que la voie ferrée est, à tous les points de vue, plus coûteuse que la voie du canal.

Partout où un canal existe, pourvu qu'il ne soit pas mis, comme les nôtres, en interdit, le voisinage du canal qui permet les déchargements ou les chargements de matières premières à pied d'œuvre est préféré par l'industriel.

Partout où, au contraire, il n'y a d'autre moyen de transport que la locomotive, il faut ou des camionnages grevant la marchandise de frais généraux, ou de coûteux embranchements particuliers, dont l'établissement, très onéreux, ne peut pas être supporté par la petite industrie et qui, de plus, soumettent les denrées transportées à un péage perpétuel.

Ce serait d'ailleurs se faire une idée inexacte de la concurrence entre chemins de fer et canaux que de croire que les seconds porteraient un tort grave aux premiers. L'exemple du chemin de fer du Nord que je viens de citer en est une preuve. Il est incontestable que pour un industriel preneur d'un chargement de

barque, il y en a trente qui ne sont preneurs que du chargement d'un wagon.

En dégageant la voie de fer des marchandises encombrantes et du trafic peu lucratif, la voie d'eau exonérera les Compagnies des agrandissements de gare et des accroissements de matériel si coûteux et qui le deviendront de plus en plus. En provoquant, par le bon marché des transports, l'établissement de nombreuses industries dans son voisinage, la Compagnie du Midi suscitera la création de produits fabriqués pour la vente et l'expédition desquels les transports rapides qui constituent la véritable clientèle des chemins de fer sont une condition essentielle.

En définitive, non seulement le canal rendra aux chemins de fer l'équivalent de ce qu'il lui aura enlevé de transports de matières encombrantes, mais il lui procurera des transports plus fructueux.

La faute commise en 1852 et en 1858, en plaçant les canaux du Midi sous l'entière dépendance du chemin de fer, a été une erreur économique énorme, dont les conséquences ont été fâcheuses aussi bien pour la Compagnie du Midi que pour la région intéressée.

Historique du Canal latéral à la Garonne.

Le canal Latéral à la Garonne, destiné à suppléer à l'insuffisance de cette rivière, fait suite au canal du Midi construit par Riquet. Il a une longueur de 193 kilomètres. Il a son origine dans le port de l'Embouchure à Toulouse et se termine à Castets (Gironde),

où la batellerie descend jusqu'à Bordeaux par la Garonne.

La loi du 22 avril 1832 en attribua la concession à un sieur Doin. Le concessionnaire étant décédé sans avoir rempli les obligations qui lui étaient imposées, ses ayants cause furent expropriés moyennant indemnité.

Par la loi du 3 juillet 1838, l'Etat reprit l'exécution des travaux à son propre compte et affecta à ces travaux une dotation de 40 millions.

Cette somme fut insuffisante; de nouveaux crédits furent demandés aux Chambres, et, malgré des discussions très vives au sujet de l'utilité réelle des canaux, discussions intéressées pour la plupart, l'administration tint bon et obtint successivement les crédits qu'elle avait demandés. Les dépenses s'élevèrent à 65,552,361 francs.

Embranchements du canal Latéral et voies navigables qui y correspondent.

Outre l'immense avantage que donne le canal Latéral en complétant dignement l'œuvre de Riquet et en assurant la sécurité complète des communications entre l'Océan et la Méditerranée, ce canal possède un embranchement sur Montauban d'une longueur de 10 kilomètres 632 mètres. Il se relie au Tarn au port de Montauban, à la Garonne à Moissac et Agen, et enfin à la Baïse près de Buzet.

Le trafic de cette petite rivière, dont le parcours est peu considérable, est plus important que celui du canal

Latéral, bien qu'elle ne desserve aucune ville importante; mais il faut dire qu'elle n'est point sous la dépendance de la Compagnie des chemins de fer du Midi et que la navigation y est libre.

Lorsque les eaux sont basses en Garonne, la batellerie de la Baïse est obligée, pour arriver jusqu'à Castets, où cette rivière est navigable en toute saison, d'emprunter le canal Latéral à partir de Buzet.

Je ne parle que pour mémoire des communications que le canal Latéral établit entre les divers points du sud-ouest, du midi et du reste de la France, par la Dordogne, le canal du Midi et les canaux de Beaucaire et du Rhône. Ces communications sont presques nulles, limitées qu'elles sont par des tarifs de péage d'une excessive rigueur.

Alimentation du tonnage sur le canal Latéral.

Le tonnage sur le canal Latéral est alimenté dans le sens de Bordeaux à Toulouse à peu près uniquement par le transport des blés étrangers dans les années de mauvaise récolte et par celui des bois de construction importés par Bordeaux.

Il est augmenté encore, mais d'une façon presque insignifiante, par le transport des bois de pin des Landes.

Malheureusement, ces bois, d'une valeur très minime, malgré leurs multiples emplois, ne peuvent supporter un transport onéreux, et Toulouse est le point extrême de distribution qu'ils peuvent atteindre.

Quant au tonnage de retour sur Bordeaux, à l'époque où le Midi récoltait des vins, il était excessivement actif malgré la cherté du péage sur le canal. Il est vrai que les chemins de fer du Midi n'avaient pas encore autant abaissé leurs tarifs et que la force de l'habitude poussait les commerçants à se servir de préférence de la batellerie.

Mais, aujourd'hui, l'Espagne et l'Italie ont pris des leçons chez nous sur la manière dont nous exportions nos vins communs, et leur commerce s'est substitué au nôtre, notamment dans la République argentine. On constate, en effet, à Bordeaux une énorme diminution dans le tonnage des frets de sortie.

Nos concurrents, déjà favorisés pour le logement des vins par leur proximité avec l'Autriche, qui leur fournit les bois nécessaires pour la fabrication des barriques, n'ont pas eu de peine à démontrer à nos clients, devenus les leurs, qu'il leur était facile de leur procurer, à de meilleures conditions que nous ne pouvions le faire, des vins qui, en réalité, provenaient de leurs vignes.

Il faut donc à tout prix, dût la Compagnie du Midi être la victime de cette révolution économique, que notre exportation soit favorisée par des tarifs de transports que seuls les canaux peuvent lui donner.

Qu'on y réfléchisse bien, il est temps de réagir contre la concurrence étrangère. Nous ne pouvons pas attendre davantage. Chaque jour de retard est pour l'étranger un pas en avant vers la conquête de notre monopole, autrefois universel !

Le tonnage du canal Latéral vers Bordeaux se compose encore, mais c'est pour une quantité infime, des

blés dans les années de récolte extraordinaire et aussi de quelques produits agricoles spéciaux à la région, et destinés en majeure partie à l'Angleterre.

L'industrie des légumes en saumure a pris depuis quelques années une énorme extension; elle en prendrait une bien plus grande si ces produits pouvaient, avec moins de frais, arriver le long de bord des navires à Bordeaux.

On sera certainement surpris d'apprendre que c'est la Hollande qui est, pour cet article important comme pour tous ceux de consommation, notre plus redoutable concurrent.

Nos producteurs, en effet, ne peuvent prétendre à un prix rémunérateur qu'à la condition que la récolte ait manqué en Hollande, ce pays étant plus rapproché que nous de l'Angleterre, principal centre de consommation pour cet article.

Mais peu importe à la Compagnie du Midi que notre contrée puisse produire de l'or, pourvu que ses actionnaires touchent les intérêts que l'État (et l'État c'est nous) lui a garantis.

Il résulte de l'état de choses dont on se plaint, c'est-à-dire de la cherté des transports dans le Midi sur son réseau navigable trop limité, un préjudice considérable pour les particuliers et pour l'État.

En 1820, le directeur général des ponts et chaussées Becquey proposa un réseau de trois voies de canaux : de la Leyre à l'Adour, de la Garonne au bassin d'Arcachon, de la Gironde à Bayonne.

Ce dernier canal était dénommé canal des Grandes-Landes.

Le 31 mars 1826, l'ingénieur Claude Deschamps pré-

senta un projet qui fut approuvé par le conseil général des ponts et chaussées. Ce projet présentait le tracé d'un canal qui devait unir Bordeaux à Bayonne.

M. Krantz, dans son rapport du 25 janvier 1873, décrit le même tracé avec quelques légères modifications cependant dans le parcours du canal, afin de s'éloigner le plus possible de la ligne du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne; mais aucune de ces utiles combinaisons ne fut admise.

C'est qu'en effet le régime du canal du Midi et du canal Latéral à la Garonne est un obstacle absolu à toute entreprise. La Compagnie des chemins de fer du Midi, qui est fermière du premier et concessionnaire du second, les rend impraticables à la navigation.

Une région d'une population de près de trois millions d'habitants est ainsi privée des bienfaits d'une mise en valeur pratique de ses produits, parce que la Compagnie du Midi n'a en vue que ses intérêts. Mais cette situation exaspérante qui se maintient depuis près d'un demi-siècle, cette obstruction systématique, prendront-elles bientôt fin ?

Intérêts du Trésor.

Et cependant, quel profit pour la nation tout entière si le programme tracé par la loi du 5 août 1879 se trouvait réalisé !

Cette loi du 5 août 1879 divise en deux classes, suivant la nature et l'importance des besoins qu'elles desservent, les voies navigables du territoire :

1° Les lignes principales;

2° Les lignes secondaires.

Les lignes principales doivent avoir des dimensions telles que la batellerie puisse, avec des bateaux d'un gabarit quelconque, passer d'un réseau sur un autre.

La ligne de l'Océan à la Méditerranée, Garonne, canal Latéral et canal du Midi, est classée sous le nº 17, parmi les lignes principales.

L'article 5 de la loi du 5 août 1879 porte que « les canaux ou rivières navigables actuellement concédés, qui sont classés comme lignes principales par la présente loi, seraient rachetés au fur et à mesure que les ressources du budget et les circonstances le permettront ».

Mais le canal Latéral ne pouvant être racheté qu'avec le réseau de la Compagnie du Midi, les choses restent en l'état. Malgré toutes les tentatives faites pour libérer le canal Latéral et le canal du Midi, les auteurs des propositions tendant au rachat n'ont jamais rencontré que des refus de la part du Gouvernement, et cela malgré que les rapports des diverses Commissions chargées d'examiner ces propositions aient été unanimement et constamment favorables.

Cette obstruction, pour ainsi dire systématique, a toujours empêché la création des canaux projetés dans nos contrées, les artères principales du réseau étant frappées d'interdit.

Les parties occidentales des Landes et de la Gironde produisent surtout du bois. Ce qui leur manque, ce sont les calcaires et les amendements agricoles.

Les frais de transport par terre sont trop élevés pour en exporter fructueusement les uns ou pour y importer les autres. Il eût été d'un grand intérêt pour

l'agriculture d'y voir ouvrir une voie de transport à bon marché.

On y a construit, il est vrai, depuis quelques années un chemin de fer qualifié économique. Je ne crois pas qu'il y en ait un seul en France dont les tarifs soient plus élevés. Il transporte, en effet, des poteaux de mine, destinés en majeure partie à l'Angleterre, à raison de 0 fr. 10 c. par tonne et par kilomètre. Ces poteaux de mine valent à peine 10 francs la tonne au port d'expédition. Quel bénéfice peut-il y avoir pour le propriétaire qui les vend?

M. Pascal Duprat, dans son rapport fait au nom de la Sous-Commission chargée d'examiner les voies navigables du bassin de la Garonne, nous apprend que, faute de moyens de transports économiques, l'État perd annuellement 9 millions de francs sur la vente des forêts qu'il possède sur le littoral de l'Océan.

En effet, il ne peut pas obtenir pour chaque arbre à abattre la valeur réelle qu'il atteindrait si le transport très coûteux n'obligeait l'exploitant à diminuer d'autant le prix de son offre.

On pourrait multiplier, en ce qui concerne les intérêts du Trésor, les exemples des pertes énormes que lui cause la situation particulière de nos canaux.

Intérêts des particuliers.

Cette situation, au point de vue forestier, ne cause pas moins grands dommages aux particuliers.

Les Landes et une partie de la Gironde sont couvertes d'environ 700,000 hectares de pineraies pou-

vant fournir annuellement 250,000 tonnes de bois d'œuvre et 450,000 tonnes de bois à brûler; mais les tarifs des transports empêchent les bois d'œuvre, planches, traverses, etc., de dépasser 150 kilomètres et les bois de chauffage 50 kilomètres, sans voir doubler leur prix d'achats. Il s'ensuit que ces contrées forestières laissent souvent pourrir sur place une quantité considérable de bois dont manquent les départements voisins, et qui fourniraient, sans l'entrave des tarifs, une circulation double de celle d'aujourd'hui sur les chemins de fer et canaux.

Cession du canal Latéral à la Garonne.

Le 8 juillet 1852, une loi, votée par le Corps législatif, autorisait le Ministre des Travaux publics à concéder directement à la Compagnie du Midi le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et, pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, le canal Latéral à la Garonne. Le tout suivant les conditions du cahier des charges annexés à ladite loi.

Ce cahier des charges précisait comme suit le tarif de péage sur le canal :

Tarif des marchandises par tonne et par kilomètre.

Première classe,	à la remonte....	Fr.	0 03
—	à la descente....	—	0 02
Deuxième classe,	à la remonte....	—	0 02
—	à la descente....	—	0 01

Le 29 mai 1858, une nouvelle convention intervenait entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi.

Cette convention ne se compose que de trois articles :

« Article premier. — Est et demeure approuvé le traité passé, le 29 mai 1858, entre la Compagnie du canal du Midi et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal Latéral à la Garonne, traité par lequel cette dernière Compagnie prend à bail, pour un laps de temps de quarante années, le canal du Midi, ses annexes et embranchements, moyennant les conditions acceptées par les deux parties.

« En conséquence, la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal Latéral à la Garonne est substituée, pour l'exploitation du canal du Midi et ses embranchements, aux droits et obligations résultant des édits, décrets et ordonnances relatifs audit canal, et sous la réserve des conditions énoncées à l'article 2 et à l'article 3 ci-après.

« Le traité restera annexé à la présente convention.

« Art. 2. — Le tarif des droits à percevoir sur le canal Latéral à la Garonne, conformément à l'article 60 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, est modifié ainsi qu'il suit pour toute la durée du bail d'affermage passé entre les Compagnies susnommées.

« Il sera perçu par tonne et par kilomètre :

« Pour les marchandises de première classe :

« A la remonte.................. Fr. 0 04
« A la descente.................. — 0 03

« Pour les marchandises de deuxième classe :

« A la remonte. . . . . Fr. 0 03
« A la descente. . . . . — 0 02

L'article 3 fixe le tarif à percevoir sur le canal du Midi, tarif qui, soit dit en passant, est encore plus prohibitif pour la batellerie que celui du canal Latéral.

Un décret impérial du 21 juin 1858 approuve la convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi.

Et sur quoi se base le décret ?

Sur l'article 4 du sénatus-consulte du 25 décembre 1852.

Voici cet article 4 :

« Tous les travaux d'utilité publique, notamment ceux désignés par l'article 10 de la loi du 21 avril 1832 et l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, toutes les entreprises d'intérêt général sont ordonnées ou autorisées par décrets de l'Empereur.

« Ces décrets sont rendus dans les formes prescrites pour les règlements d'administration publique.

« Néanmoins, si ces travaux et entreprises ont pour condition des engagements ou des subsides du Trésor, le crédit devra être accordé ou l'engagement ratifié par une loi avant la mise à exécution.

« Lorsqu'il s'agit de travaux exécutés pour le compte de l'État, et qui ne sont pas de nature à devenir l'objet de concessions, ces crédits peuvent être ouverts, en cas d'urgence, suivant les formes prescrites pour les crédits extraordinaires : ces crédits

seront soumis au Corps législatif dans sa plus prochaine session ».

On le voit, l'article 4 ne peut trouver son application dans l'espèce.

L'Empereur n'a rien concédé dans l'affaire dont il s'agit. Il a ratifié une convention passée entre son Ministre et la Compagnie des chemins de fer du Midi. Ce droit est contestable, cependant il est inutile de s'arrêter à le discuter.

Mais on ne saurait reconnaître, en droit, que l'Empereur ait eu, de par l'article 4 du sénatus-consulte invoqué, le pouvoir de modifier par un décret des tarifs approuvés par une loi.

Il est essentiel de faire remarquer que la convention susvisée n'est pas un contrat, mais qu'elle est simplement une autorisation *toujours révocable*, et cela malgré qu'il soit prévu que l'effet de cette convention, en ce qui concerne le relèvement des tarifs sur le canal Latéral, ne prendra fin qu'en même temps que le bail du canal du Midi.

On ne saurait prétendre, en effet, que le Gouvernement soit lié par ce décret ou par cette convention.

Ce n'est pas un contrat, la Compagnie des chemins de fer du Midi n'a pris aucun engagement envers l'Etat. Il n'y a pas réciprocité, et le décret n'a que le caractère d'une simple autorisation que l'État est maître de retirer à toute époque.

Il est à peine utile de faire remarquer combien le décret de 1858 s'est écarté des prescriptions de la loi de 1852, article 60.

Voici ce que dit cet article 60 :

« Le Gouvernement concède à la Compagnie, *sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes les obligations* du présent cahier des charges, la jouissance du canal Latéral à la Garonne. Cette jouissance se composera *de la perception des droits de péage, conformément au tarif* ci-après déterminé.

Et le décret de 1858 invoque précisément les prescriptions formelles de l'article 60 de la loi de 1852.

Mais il ne les invoque que pour les violer.

Statistique des Tonnages.

Le tonnage est donné, dans les relevés publiés par l'administration des travaux publics, sous les diverses expressions consacrées par l'usage, et qui sont :

1° *Le tonnage absolu,* exprimant le poids des marchandises transportées, c'est-à-dire le nombre des tonnes effectives qui ont parcouru telle ou telle voie à toute distance ;

2° *Le tonnage ramené au parcours de 1 kilomètre*, qui s'obtient en multipliant les tonnes effectives par la longueur du trajet qu'elles ont respectivement effectué sur la voie considérée, c'est-à-dire que, si une tonne a été transportée à 20 kilomètres, elle compte pour 20 tonnes kilométriques ;

3° *Le tonnage ramené à la distance entière ou tonnage moyen,* c'est-à-dire le tonnage obtenu en divisant par la longueur de la voie la somme de tonnes kilométriques.

Conséquences de la cession du canal Latéral.

Sur 4,819 kilomètres de canaux existant en France et dont la majeure partie a été rachetée en vertu de la loi du 5 août 1879, 790 kilomètres seulement restent encore entre les mains des concessionnaires.

Sur ces 790 kilomètres, il faut compter :

Le canal Latéral à la Garonne.........	213 kil.
Le canal du Midi........................	279 —
Soit ensemble..........	492 kil.

En dehors de la région du Sud-Ouest, il n'y a donc que 298 kilomètres dont l'État n'a pas la libre disposition.

Voici dans quelles proportions se répartissent les marchandises diverses qui alimentent le tonnage des canaux français :

Matériaux de construction.........	33 %
Combustibles minéraux............	28 »
Produits agricoles.................	18 »
Bois divers.........................	8 »
Métallurgie.........................	7 »
Engrais et amendements...........	7 »
	100

On voit que les produits fabriqués, qui ne peuvent, sans emballages spéciaux et sans des conditions indis-

pensables de vitesse, prendre la batellerie comme moyen de transport, ne sont pour absolument rien dans cette statistique. C'est une vérité incontestable que l'on ne saurait trop répéter, les chemins de fer sont trop coûteux pour le transport des marchandises lourdes et de peu de valeur, et ces transports sont onéreux pour les Compagnies elles-mêmes.

En 1847, le *tonnage moyen* des canaux (nous ne parlons pas de celui des rivières) était, pour un réseau de 3,750 kilomètres, de 223,200 tonnes.

En 1889, pour un réseau de 4,819 kilomètres, le *tonnage moyen* a atteint un total de 371,239 tonnes.

Soit une augmentation de 60 °/°, malgré la chute profonde occasionnée par la guerre de 1870 et par la cession à l'Allemagne de 510 kilomètres de voies navigables.

La progression s'est accentuée particulièrement à partir de 1880, époque à laquelle le Gouvernement, par la loi du 19 février, a supprimé les droits de navigation intérieure.

Encore une loi dont le Sud-Ouest a perdu le bénéfice à cause de la Compagnie du Midi. Il faut croire que les actionnaires des autres Compagnies sont moins intéressés, puisqu'il n'y eut pas, à la Chambre, d'opposition contre l'adoption de cette loi.

Voyons maintenant ce que sont devenus le canal Latéral et les intérêts de ses riverains entre les mains habiles de la Compagnie du Midi.

En 1849, bien que le canal, encore inachevé, n'eût qu'un parcours de 109 kilomètres, il transportait, de Toulouse à la Baïse, un *tonnage moyen* de 94,555 tonnes.

En 1853, pour le même parcours de Toulouse à la

Baïse, le trafic avait presque doublé, puisque le *tonnage* moyen s'élevait à 171,170 tonnes.

En 1856, le canal étant entièrement terminé, le *tonnage moyen* atteignit 262,000 tonnes.

Mais après le décret de 1858 il s'est de suite affaissé et, en 1859, il n'était plus que de 126,900 tonnes.

Malgré tout mon désir de ne pas mêler la question du canal du Midi à celle du canal Latéral, *question qui sera à discuter plus tard*, il me faut montrer que la Compagnie du chemin de fer du Midi a pu faire prévaloir encore ses intérêts sur l'intérêt général en obtenant l'approbation du bail passé avec les propriétaires du canal du Midi.

Ainsi, le canal du Midi a transporté un *tonnage moyen*, en 1847, de 168,000 tonnes; en 1853, de 25,1000 tonnes; mais, en 1858, aussitôt après le décret du 21 juin, il ne transportait plus que 114,800 tonnes; en 1862, 101,000.

Voici, d'ailleurs, la statistique de 1880 à 1889 du canal Latéral à la Garonne et du canal du Midi.

Actuellement, le canal Latéral occupe le soixante-dix-huitième rang, et le canal du Midi le quatre-vingt-quatrième rang parmi les canaux français classés d'après l'importance de leur trafic.

Tonnage moyen.

	Canal Latéral. Tonnes.	Canal du Midi. Tonnes.
En 1880	131,400	127,900
1881	108,979	117,982
1882	120,717	124,358
1883	109,381	74,049
1884	108,638	64,782
1885	86,122	57,980
1886	83,056	55,758
1887	92,997	51,679
1888	89,469	52,232
1889	84,687	52,364

Il est utile d'expliquer que le rapport entre le tonnage de tous les canaux français et celui du canal Latéral, qui semble, à première vue, participer pour une forte proportion dans la formation du tonnage des canaux français, est excessivement loin d'un *quantum* normal. J'ai évité, pour ne pas donner des chiffres trop considérables, de me servir de la base de comparaison dite *tonnage kilométrique*, mais il me faut, pour donner une idée exacte de la différence qui existe au préjudice du canal Latéral, indiquer les quantités en *tonnes kilométriques*.

Ainsi, le tonnage moyen des canaux français étant de 371,239 tonnes pour 4,819 kilomètres en 1889, il faut comprendre que ces 371,239 tonnes sont supposées avoir été transportées à la *distance entière* de 4,819 kilomètres, ou en multipliant le nombre de

tonnes, 371,239, par le nombre de kilomètres, 4,819, on obtient 1,789,000,741 tonnes kilométriques, c'est-à-dire 1,789,000,741 tonnes supposées avoir été transportées à la distance de 1 kilomètre.

Et suivant les mêmes bases, le canal Latéral aurait transporté en 1889 un tonnage moyen de 84,687 tonnes à la distance de 193 kilomètres, ou 16,344,591 tonnes à la distance de 1 kilomètre.

Quant à la Compagnie du Midi, son tonnage annuel kilométrique dépasse 800 millions de tonnes.

Celui de tous les chemins de fer français dont le réseau est de 30,000 kilomètres dépasse 10 ~~millions~~ de tonnes kilométriques. milliards

Les nouveaux Tarifs de la Compagnie du Midi.

Mais ce n'est point encore assez pour satisfaire les désirs de la Compagnie du Midi. Il faut que cette statistique, qui décidément paraît vouloir rester stationnaire, descende enfin au-dessous de zéro. La Compagni a beau jeu. Les tentatives répétées de M. Hubert Delisle au Sénat en 1863; de M. le baron de Chapuis-Montlaville devant la même assemblée, la même année; celles de MM. Pascal Duprat, Krantz, Sarrien, Achard et leurs collègues devant la Chambre des députés, sont restées infructueuses.

Les pétitions innombrables entassées au Ministère des Travaux publics, les réclamations des Municipalités, des Chambres de commerce et des Conseils généraux intéressés sont restées lettre morte. Qui donc maintenant pourra s'opposer victorieusement à l'ac-

caparement, à la consécration du monopole de la Compagnie du Midi?

Pourquoi ne pas en finir?

Pourquoi attendre d'avantage de porter le dernier coup à l'industrie de la batellerie? Petites gens, les bateliers, *vile pecus*, dont les intérêts doivent passer après ceux de la Compagnie du Midi, — ce sont des rustres auxquels la connaissance des lois est absolument étrangère!

La Compagnie du Midi les connaît, les lois, elle sait comment s'y prendre pour se rendre favorables celles qui sont contre elle. Elle nous l'a bien montré en 1858!

Quant au commerce, il a assez à faire de se débattre contre les difficultés de chaque jour.

La Compagnie n'a rien à craindre. Que peuvent contre elle des volontés indécises, mal éclairées sur leurs droits, sans force de cohésion?

Et alors, sûre de sa force et de l'inertie de ses victimes, elle fait homologuer par le Ministre des Travaux publics et met en vigueur, le 11 septembre dernier, de nouveaux tarifs qui auront enfin raison de la concurrence si péniblement soutenue. Déjà, les bateliers disparaissent un à un du canal depuis une dizaine d'années. Leurs barques, saisies pour dettes, sont vendues pour être détruites, car elles sont dans un tel état de délabrement que toute réparation, impossible depuis de longues années, faute de bénéfices, est devenue inutile. Le moment est venu de supprimer la batellerie.

Aussi, par le tarif spécial P 2 et le tarif spécial P. 29, la Compagnie se fait autoriser à transporter les

blés à raison de 3 centimes 1/2 par tonne et par kilomètre, et les bois de charpente et de marine à raison de 3 centimes 93 par tonne et par kilomètre.

De cette façon, la batellerie ne pourra même plus exister, puisque la Compagnie du chemin de fer du Midi se dit autorisée, par le décret illégal du 21 juin 1858, à percevoir, pour ces deux classes de marchandises qui forment le tonnage le plus important de la batellerie, un péage de QUATRE CENTIMES par tonne et par kilomètre.

Mais aussi, pourquoi la Compagnie du Midi écouterait-elle le langage du bon sens et de la raison? Pourquoi accorderait-elle de bon gré la satisfaction demandée depuis si longtemps par l'opinion publique? N'est-elle pas sûre d'avance, en vertu des conventions de 1883, du revenu net que ces conventions ont réservé à ses actionnaires?

Les insuffisances de recettes des Compagnies grèvent annuellement le budget de 70 à 80 millions de francs que le Trésor est obligé de leur avancer pour combler leur déficit. Cela durera tout autant que la patience des contribuables le permettra; mais nous espérons bien qu'un jour ces conventions seront révoquées.

Ces conventions donnent le droit aux Compagnies d'exploiter les réseaux concédés comme bon leur semble, de se livrer aux expériences les plus imprudentes, les plus aventureuses en fait d'innovations de tarifications et de dépenses. Le contribuable français, qui est si patient, est là pour parer aux frais et pour maintenir avec son argent et par sa stoïque indiffé-

rence messieurs les administrateurs dans leurs emplois grassement rétribués.

Mais apprenez donc, bonnes gens, que c'est l'Etat qui devrait être le maître des chemins de fer, mais que les chemins de fer peuvent faire et font, malgré tout, ce qu'ils veulent.

Actuellement, on ne nous reconnaît qu'un droit : celui de payer sans rien dire !

N'est-on pas généralement d'accord, dans le commerce, pour réclamer contre les tarifs à base kilométrique décroissante, qui permettent aux négociants du Nord de faire concurrence à ceux du Midi sur le territoire qui leur est géographiquement attribué ?

Ne s'est-on pas plaint d'une façon unanime des tarifs dits de pénétration, qui percent à jour, au profit de l'étranger, les meilleures et les mieux raisonnées des combinaisons commerciales ?

Bagatelles, que tout cela ! Les chemins de fer ne sont pas faits pour les commerçants ; les commerçants, au contraire, sont faits pour enrichir les chemins de fer !

Situation exacte de la batellerie depuis les tarifs du 11 septembre 1890.

Il n'est certainement pas dans ma pensée de critiquer l'adoption des nouveaux tarifs du chemin de fer du Midi.

Les transports à bon marché favorisent les transactions, et ce long plaidoyer n'a d'autre but que de prouver cette vérité.

Mais on ne saurait oublier, comme M. le Ministre

des Travaux publics l'a franchement avoué à la délégation qu'il a bien voulu recevoir le 5 décembre courant, qu'à côté des chemins de fer il y a des canaux, et qu'il eût été juste de faire pour eux ce qui a été fait pour le chemin de fer; en d'autres termes, qu'il fallait abaisser les tarifs des canaux en même temps que ceux de la voie ferrée.

La délégation des députés de la région, que j'avais l'honneur d'accompagner en ma qualité de vice-président du Syndicat des navigateurs de la Garonne, a fait remarquer à M. le Ministre qu'elle présentait un minimum de réclamations bien raisonnable.

Ce n'est pas, en effet, une diminution de taxes qui nous est due, mais bien la suppression complète de toute taxe. Nous ne voulons pas cependant, dans une question aussi grave, forcer le Gouvernement à choisir notre heure. Nous attendrons la sienne; nous savons qu'elle viendra et avant peu.

La délégation a donc simplement demandé le retour aux taxes de 1852, c'est-à-dire une diminution de péage équivalant à la diminution faite par le chemin de fer du Midi sur les tarifs de sa voie ferrée.

M. le Ministre a bien voulu reconnaître qu'il fallait absolument tirer la batellerie de la situation critique où elle est placée, sous peine de la voir disparaître.

Afin de permettre d'apprécier si la lutte est possible dans les conditions actuelles pour la batellerie, j'établis ci-dessous le revient d'un voyage de Bordeaux à Toulouse d'un bateau de 140 tonnes de blés ou de bois, à raison de 13 francs la tonne, prix supérieur de 2 fr. 50 c. à celui du chemin de fer.

Il me faut expliquer qu'à cause de la suppression

du camionnage au départ de Bordeaux, quand la marchandise est prise sur quai, au sortir des allèges ou le long de bord des navires, la batellerie peut obtenir un prix égal à celui du chemin de fer augmenté du prix du camionnage. C'est presque toujours le cas pour les blés et les bois, qui forment l'aliment principal de la batellerie, et c'est pourquoi ces marchandises ont été spécialement visées par les nouveaux tarifs du Midi.

Le taux du fret sur le canal Latéral avant le 11 septembre, date de la mise en vigueur des nouveaux tarifs du Midi, était de 14 francs la tonne de Bordeaux à Toulouse, contre 12 fr. 90 c. demandés par le chemin de fer. Il y avait une marge bien minime dont se contentait néanmoins la batellerie.

Mais aujourd'hui le chemin de fer transportant à 10 fr. 50 c., la batellerie a été forcée de baisser ses prix à 13 francs la tonne; elle ne peut, sous peine de disparition à brève échéance, continuer dans ces conditions, ainsi qu'on le verra par le compte de revient ci-dessous.

Ce compte de revient est établi sur la base de deux voyages par mois, soit vingt-quatre voyages à l'année. On comprendra que des causes multiples diminuent dans de très fortes proportions le nombre de voyages réellement effectués. Il faut tenir compte du mauvais temps pendant les opérations de chargement et de déchargement, des jours nécessaires aux réparations des bateaux, des cas très nombreux de non affrètement quand il n'y a pas de demandes, des retards occasionnés par les glaces, les crues en Garonne, les réparations aux écluses, les avaries en rivière ou dans le

canal, l'indisponibilité d'une partie de l'attelage remorqueur par suite d'accidents ou de maladie, etc.

État des frais d'un bateau chargé de 140 tonnes de bois de construction (ou de blés) pris à Bordeaux pour Toulouse (250 kilomètres), au fret de 13 francs la tonne.

Produit : 140 tonnes à 13 francs. . . . 1,820 »

DÉPENSES

1° Celles afférentes à chaque voyage :

Droits de navigation..........		1.120 »	
Remorquage de Bordeaux à Castets......................		140 »	
Assurances sur marchandises...		42 »	
Gages de l'équipage : 3 hommes : 15 jours à 3 francs.		135 »	
Chargement et déchargement, 0 fr. 70 c. par tonne......		98 »	
Traction de Castets à Toulouse par chevaux..............		220 »	
Cordes d'amarrages ou de traction.....................		40 »	
		1.795 »	

2° Frais annuels :

Patente..............	40 »		
Réparations..........	500 »		
Assurance du bateau...	30 »		
	570 »		
Dont le 1/24e est de....		23 75	
			1.818 75
Reste net, fr...........			1 25

On voit d'après ce revient qu'un batelier faisant vingt-quatre voyages par an obtient le pair, mais, s'il n'en fait que douze ou quinze, ce qui est le vrai chiffre, sa perte se compose : 1° de l'augmentation du *quantum* des frais annuels calculés pour deux voyages par mois; 2° des gages de l'équipage qui, au lieu de quinze journées par voyage, lui coûte environ le double; 3° du coût également doublé de la traction par chevaux, les équipages appartenant toujours aux bateliers.

Quant au fret du retour, il est très rare que le batelier puisse trouver un chargement complet, et surtout de Toulouse à Bordeaux. Ce chargement de retour suffit néanmoins, le plus souvent, à parer aux frais de route de Toulouse à Bordeaux.

RÉSUMÉ.

Au total, le Syndicat des navigateurs de la Garonne renouvelle la demande que j'ai présentée en son nom à M. le Ministre des Travaux publics.

Il s'appuie d'abord sur ce que la loi de 1852 a été violée par le décret *illégal en ce qui concerne les tarifs du canal Latéral* du 21 juin 1858.

« La loi, dit un avis du Conseil d'État du 1er août 1807, n'est autre chose qu'une règle commune aux citoyens : elle établit les principes généraux sur lesquels reposent leurs droits politiques et civils. Le point de savoir si une règle a été violée dans l'application au droit d'un particulier est une simple ques-

tion de fait; il s'agit alors d'exécuter la règle et non d'en créer une nouvelle.

« Il est d'avis que, dans ce cas, le concours de l'autorité législative n'est pas nécessaire, et que la nature même des choses s'oppose à ce qu'elle puisse intervenir avec la sûreté et la dignité qui lui conviennent.

« La société a intérêt *à ce que le principe ne soit changé que par la même autorité qui l'a établi.* On a toujours regardé comme une garantie politique *que la même autorité qui fait la loi ne soit pas chargée de l'exécuter* ».

On ne pourrait trouver de meilleur argument pour prouver l'illégalité du décret de 1858 violant la loi de 1852.

Le Syndicat est donc bien fondé à s'adresser à M. le Ministre des Travaux publics et à réclamer de lui l'application de la seule loi régissant légalement les tarifs du canal Latéral à l'exclusion de tous les décrets postérieurs à cette loi. Il a fermement confiance dans son droit et dans la justice du Gouvernement.

Il ne résultera de cette mesure d'équité aucun préjudice pour la Compagnie du Midi ni pour l'Etat.

L'appel à la garantie d'intérêt n'en sera pas accru, car le trafic sur le canal Latéral n'augmentera pas, puisque le retour aux taxes de 1852 ne détruira pas l'effet des nouveaux tarifs du chemin de fer.

La batellerie du canal Latéral serait en droit de réclamer, en vertu des lois de la justice distributive, le bénéfice de la loi du 19 février 1880, qui a affranchi la batellerie des autres régions des droits de navigation.

CHRONIQUE LOCALE

Les canaux du Midi. — M. Foigne nous adresse la lettre suivante qu'il vient d'adresser au *Journal des Chambres de commerce* de Paris. Nous nous empressons de l'insérer :

Toulouse, le 12 février 1892.

Monsieur le directeur du Journal des Chambres de commerce, *à Paris.*

Monsieur le directeur,

En vous remerciant sincèrement de votre bienveillante appréciation de mon *Etude sur les canaux du Midi*, contenue dans votre numéro du 10 février courant, je vous prie de me permettre de vous mettre exactement au courant de l'importante question des canaux du Midi et de leur rachat.

Les conclusions de mon *étude* de décembre 1890 sont depuis longtemps modifiées. Une lutte longue et opiniâtre a soulevé l'opinion. et les etudes successives que j'ai publiées, ont démontré à tous les intéressés qu'il n'y a qu'une solution possible et désirable : retour au droit commun, c'est-à-dire la libération complète des canaux du Midi.

Toute solution mixte consistant en un abaissement des droits de navigation, ferait tout remettre en question six mois après un arrangement sur ces bases.

Tel paraît être d'ailleurs l'avis du gouvernement éclairé sur l'opinion de la région par la réunion extra-parlementaire du 19 décembre dernier.

Il faut donc écarter de mon « étude » tout ce qui a trait à un abaissement de taxes pour ne maintenir que les documents de statistique et surtout la démonstration de cette vérité : à savoir, que les canaux ne sont pas les concurrents des chemins de fer, mais leurs utiles auxiliaires.

Je n'ai pas la prétention d'avoir émis le premier cette opinion, qui est celle des hommes les plus compétents en ces matières, et je citerai notamment MM. Krantz, Pascal Duprat, Sarrien et Camille Pelletan. Depuis que j'ai fait connaître cette opinion, elle a été unanimement soutenue par tous ceux qui ont sérieusement examiné la question.

Quelques-uns ont cherché à expliquer, comme vous le dites, sans trop les contester, les exigences de la compagnie du chemin de fer du Midi à qui on a permis de s'emparer d'un domaine national et de monopoliser nos transports à son profit. Ils n'ont, comme vous le dites encore, que mollement incriminé l'importance du cadeau fait à la compagnie des chemins de fer du Midi.

Il faut peut-être voir là une préparation à une solution rêvée et incomplètement étudiée, mais en tout cas, telle ne doit pas être l'attitude de réclamants bien convaincus et surtout bien décidés à dire nettement les choses.

Quoiqu'il en soit, à l'heure actuelle, les négociations ouvertes entre le ministère des travaux publics et la compagnie du Midi paraissent devoir aboutir.

La compagnie semble avoir compris que la réforme tant désirée ne peut que lui être profitable dans l'avenir, et son attitude favorable montre bien qu'elle ne veut pas s'opposer aux désirs conciliateurs du gouvernement.

Il ne semble pas permis de douter qu'un arrangement satisfaisant n'intervienne si l'on veut bien lire aux bonnes pages les rapports annuels du conseil d'administration des chemins de fer du Midi. C'est de l'étude attentive de ces documents qu'on pourra acquérir la certitude de la prochaine libération des canaux du Midi.

C'est à tort que certaines personnes croient que le ministre peut régler à lui seul une aussi grave affaire, et il apparaît à ceux qui sont au courant de la procédure administrative que cette libération si impatiemment attendue ne pourra avoir lieu qu'après un débat au grand jour de la tribune de la Chambre.

MM. Camille Pelletan, Emile Jamais et tous leurs collègues du Midi sans exception, se sont constitués les défenseurs de notre cause.

Nous avons la certitude que notre commerce régional n'éprouvera plus les déceptions qu'il a subies depuis une quarantaine d'années.

Veuillez agréer, monsieur le directeur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Léon Foigne.

Elle … mais elle
réclam… ud-Ouest
réclame … té.

navigateurs


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 061936578